4e année. — No 168.
(L'ÉDITION FRANÇAISE ILLUSTRÉE)
TÉLÉ H : Bergère : 39-61, 39-62.

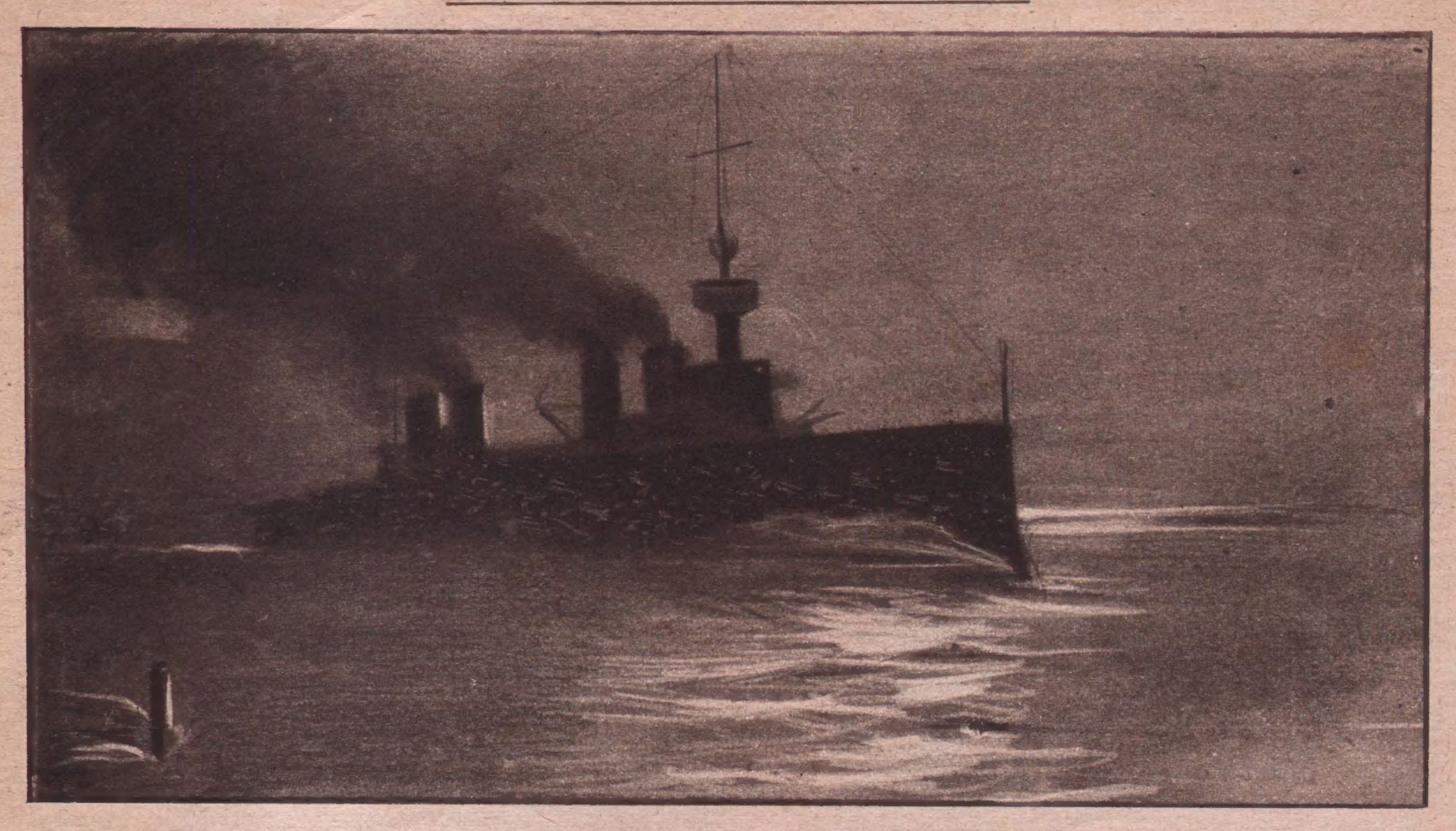
LE NUMÉRO : 30 CENTIMES
(ABONNEMENTS : France : Un an : 15 fr. Étranger : 22 fr.)

2 Février 1918.
ADMINISTRATION ET RÉDACTION : 30, Rue de Provence
MAGASIN DE VENTE : 13, rue Rossini, Paris

J'ai vu...



LES DEUX ADVERSAIRES. — MM. MALVY ET LÉON DAUDET



Le croiseur cuirassé « Léon Gambetta » qui fut coulé dans la nuit du 26 au 27 avril 1917 dans l'Adriatique.

MORTS SUR LEUR PASSERELLE DE COMMANDEMENT

QU'ILS servent sur les bâtiments de guerre ou sur les navires marchands, les marins sont, partout et toujours, ces mêmes hommes qui ont fait l'admiration du monde à Dixmude et dans les tranchées des Flandres. Chez ces hommes au cœur de chêne, l'héroïsme ne le cède qu'à la générosité des sentiments. Chaque jour, quelques-uns d'entre eux, officiers ou matelots, soldats ou marchands, écrivent une page nouvelle du livre d'or fameux où signèrent jadis les Jean Bart, les Duguay-Trouin, les Surcouf.

Mais leur héroïsme demeure secret — c'est la règle — et pourtant, du secret si jalousement gardé, au mépris du souci de notre gloire, dans l'intérêt même de la patrie en danger, certains détails peuvent être révélés. Ce sont ceux qui sont inscrits au chapitre intitulé : « *Les Morts héroïques* ». C'est de ce chapitre là que j'ai détaché au profit des lecteurs de *J'ai vu* les pages qui vont suivre. Ils y liront que les héros de la grande guerre sont dignes des corsaires les plus fameux du temps passé et que de nos jours comme au temps du *Vengeur* la mer est toujours la vraie tombe des officiers de marine.

LA FIN DU « MOUSQUET »

L'héroïsme du *Mousquet* et de son équipage a été célébré, non seulement par le communiqué officiel français, mais aussi par toute la presse de langue anglaise. Et c'est à un journal de Singapour, le *Straits-Emies*, que l'on doit le récit circonstancié de la lutte que ce petit contre-torpilleur de 360 tonnes livra à un navire dix fois plus fort que lui — le trop célèbre croiseur allemand *Emden*.

Le 28 octobre 1914, à l'aube, le *Mousquet* étant de grand'garde à l'entrée nord du détroit de Malacca, son commandant, le lieutenant de vaisseau Théroine, est prévenu que le canon tonne dans la direction de Penong. Il décide aussitôt de rallier ce port. Il y arrive juste comme l'*Emden*, maquillé et affublé d'une cheminée supplémentaire, s'apprête à gagner le large après avoir coulé le croiseur russe *Jemtchoug*.

Malgré la disproportion des forces le commandant Théroine n'hésite pas une seconde : il fait sonner au combat et ordonne de foncer droit sur l'ennemi afin de le torpiller. Les hommes sont à peine à leurs postes qu'une première salve, tirée par l'*Emden* tombe sur le *Mousquet*. Un projectile blesse grièvement le mécanicien Houzé et le timonier Pegé.

Les enseignes de vaisseau Carisson et de Tosey montent sur la passerelle, précédés par le quartier-maître de timonerie Cozic, qui prend la barre, pendant que le timonier Stéphan descend aux signaux. Le quartier-maître canonnier Heurtaux, le matelot Perrot, le mécanicien Lefort ouvrent le feu à tribord.

L'*Emden*, qui avait cessé le feu, attendant que le Français coule ou se rende, recommence à tirer. Touché à nouveau le *Mousquet* semble se tordre et se recroqueviller comme une feuille de papier ; pourtant, il avance toujours. Une troisième salve du croiseur atteint le poste d'équipage, où elle fait une voie d'eau. Le contre-torpilleur commence à s'enfoncer par l'avant. L'*Emden* se poste à son arrière. De sa passerelle le commandant Théroine se met alors à jeter des bouées de sauvetage et des caillebotis aux blessés. Au moment où les hommes légèrement atteints sautent à la mer, l'*Emden* fait feu de nouveau. Un projectile éclate sur la passerelle et emporte une jambe au commandant. Les hommes restés sur le torpilleur qui s'enfonce de plus en plus, se précipitent pour le relever et tentent de le sauver. Mais celui-ci leur ordonne de l'attacher à son poste et il sombre avec l'épave de son glorieux navire.



Le lieutenant de vaisseau Morillot (à droite) commandant du « Monge » déjeûnant sur le pont de son sous-marin. Il s'ensevelit volontairement avec son bâtiment.

LE HÉROS DU « MONGE »

Dans la nuit du 28 au 29 décembre 1915, le lieutenant de vaisseau Morillot, commandant le sous-marin « *Monge* » donnait un nouvel exemple de cette fidélité au devoir spécial qui incombe aux chefs à la mer.

Vers deux heures du matin, le *Monge* se préparait à attaquer deux navires signalés au loin, quand tout à coup un choc formidable ébranle sa carcasse ; le petit navire est littéralement boulé par un autre bateau que la nuit avait empêché de voir ; il est crevé.

L'eau rentre à torrents, le panneau de sécurité est fermé, mais le *Monge* descend très vite ; il atteint la profondeur de 60 mètres ; les tôles craquent sous la pression de l'eau. Officiers et matelots du bord se rendent bien compte qu'ils sont perdus. Pourtant le commandant dicte ses ordres avec un calme imperturbable ; ils sont exécutés comme en temps de paix ; nul ne dit mot ; tout le monde travaille. Les barres d'appui tout en fer et aussi grosses que le poing sont tordues comme de simples fils de fer. Les accumulateurs tombent les uns sur les autres, plus de courant, les plombs fusent, l'acide se décompose ; non seulement l'équipage est menacé d'être écrasé mais maintenant c'est l'asphyxie qui le guette.

— Courage, courage, nous remontons !

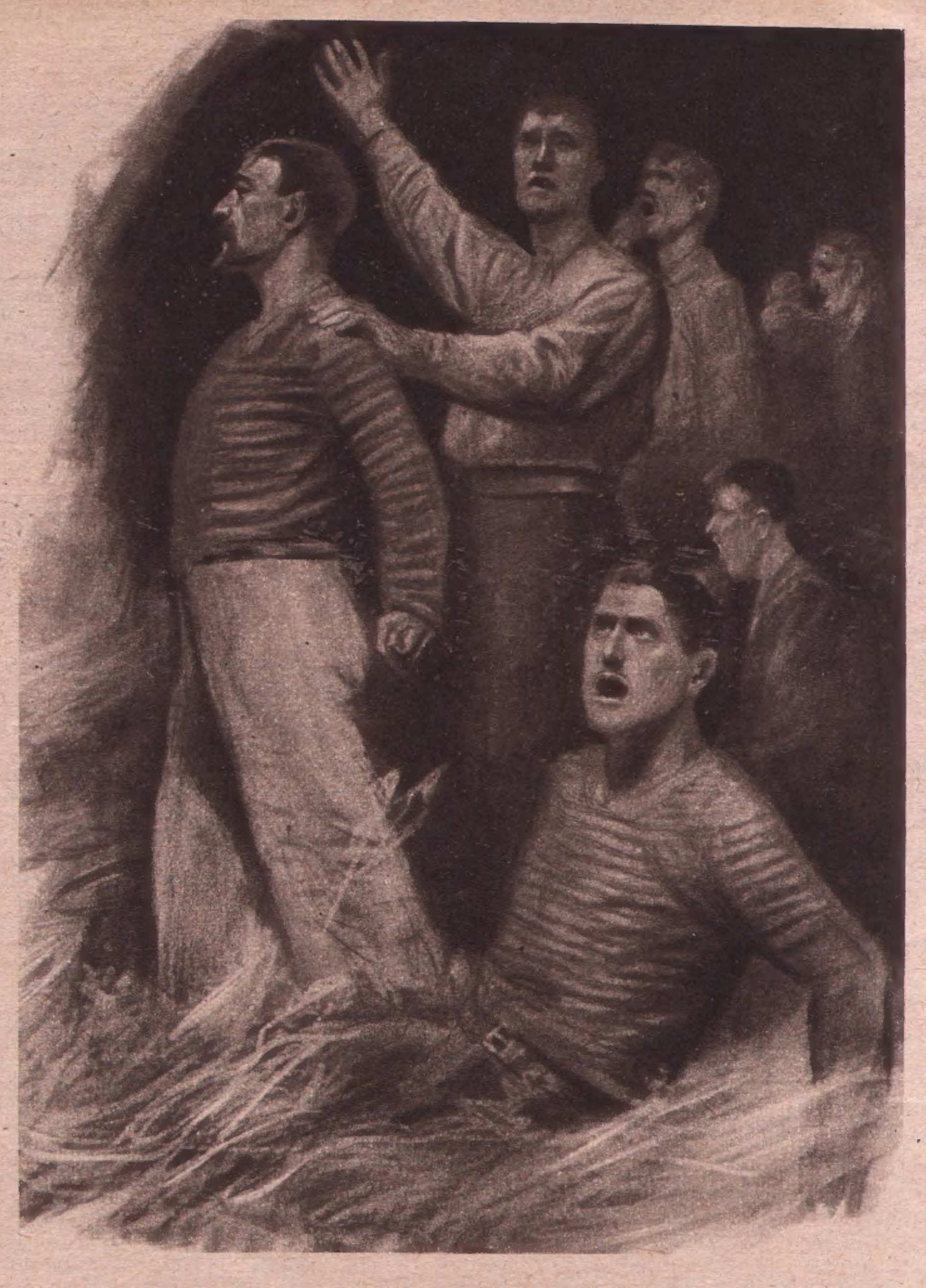
Tel est alors le cri du deuxième maître torpilleurs. « En effet, écrit un des rescapés, on se sent monter et dans l'espace d'une minute ou deux nous remontons de 60 mètres à la surface. Nous sommes sauvés ! »

Hélas ! Une troisième épreuve attendait les héroïques marins. Les Autrichiens ont aperçus le *Monge* qui émerge des vagues et le canonnent à bout portant. Un seul obus troue la coque. Le lieutenant Morillot commande pour la deuxième fois : Au poste de plongée.

Cette fois, tout est bien fini : les moteurs ne marchent plus ; aucun appareil ne fonctionne et l'eau rentre toujours. « Tout le monde va à son poste sans se plaindre, dit une correspondance, et pourtant nous savons parfaitement que cette fois-ci la mort nous attend, et quelle mort ! Le commandant se ravise, notre bateau est perdu, pourquoi sacrifier son équipage? Il laisse tomber ses bras, deux grosses larmes lui coulent sur les joues, larmes d'orgueil, larmes d'impuissance. D'une voix calme pourtant, il nous dit de nous sauver, l'impossible avait été tenté, nous pouvions nous retirer le cœur gai.

Avant de monter, le commandant nous recommande de crier par trois fois « Vive la France ! » et de chanter *La Marseillaise*. Telles furent les dernières paroles et le dernier ordre de celui qui fut et restera le commandant du *Monge*. Lorsque ses hommes eurent crié trois fois, comme ils les en avait priés : « Vive la France », lorsqu'il les eu vus se jeter à l'eau, il referma farouchement le capot du kiosque sur lui et s'ensevelit avec son bâtiment.

Le gouvernement a consacré la mémoire du lieutenant de vaisseau Morillot, en donnant son nom à un navire pris sur l'ennemi.



Les marins du « Léon Gambetta », restés sur la coque de leur navire qui s'enfonçait lentement, entonnèrent le chant des Girondins « Mourir pour la patrie ! »

GLOIRE A CEUX DU « LÉON GAMBETTA »

Le *Léon Gambetta*, portant pavillon de l'amiral Serrès, commandant de l'escadre française chargée de tenir bloqués dans ses ports la flotte autrichienne, croisait, dans la nuit du 26 au 27 avril 1917, dans l'Adriatique, au large d'Otrante.

A minuit quarante, sans que personne du bord eut rien signalé de suspect, deux torpilles, lancées par un sous-marin, frappent le bâtiment par bâbord, à quelques secondes d'intervalle. Le double coup a du porter très bas au-dessous de la flottaison, parce qu'on n'a perçu aucune fumée, et comme bruit, à peine celui que fait une pièce de 164 en partant. Comme le sang qui gicle d'une artère tranchée, deux gerbes d'eau jaillissent à la hauteur des cheminées pour retomber en cascade sur le pont.

Sur la passerelle, le commandant André est sorti de la chambre de veille où il reposait tout habillé. Il se précipite à bâbord avec les officiers de quart afin de découvrir l'ennemi qui vient de le surprendre et de l'écraser. Mais son coup fait, le sous-marin, s'est hâté de disparaître ; il ne reparaîtra que lorsque le *Gambetta* se sera abîmé sous les flots.

Celui-ci penche déjà lourdement. Le seul moyen d'enrayer ce mouvement serait de remplir les réservoirs à lest liquide de tribord, afin de rétablir l'équilibre. Le commandant ordonne d'exécuter cette manœuvre ; mais il est déjà trop tard, les machines ne fonctionnent plus. C'est à ce moment que l'amiral Sérrès, suivi de M. Chédeville, son officier d'ordonnance, arrive, en chemise, sur la dunette du commandant.

« Aux embarcations ! » ordonne le capitaine de vaisseau André.

— Du calme, mes enfants ! Les embarcations sont pour vous. Nous autres, nous restons, ajoute l'Amiral.

Mais la bande dépasse déjà 30 degrés. Le mât arrière se brise en deux, l'eau n'est plus qu'à un mètre du plat-bord. Aucune embarcation ne pourra être amenée si on ne parvient pas à retrouver, ne fut-ce que momentanément, l'aplomb nécessaire.

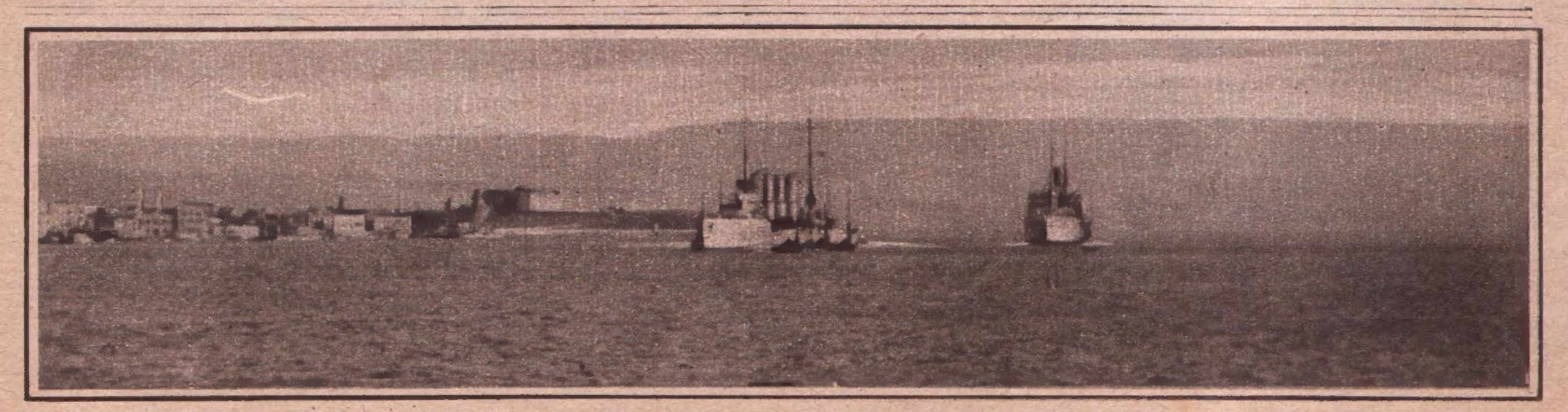
— Tout le monde à tribord pour redresser le navire ! ordonne alors le commandant.

— Tout le monde à tribord ! répètent les officiers qui, leurs lampes de poche à la main, guident leurs hommes désorientés. A la voix des chefs, l'équipage escalade le talus escarpé et glissant que représente le pont du navire à demi renversé. Parvenus à la rambarde extérieure, les hommes s'y accrochent et attendent, anxieux. Un moment, il semble que le *Léon Gambetta* va se relever, mais il reprend bientôt son mouvement de chute. Plus rien à faire. Le commandant André, la voix tremblante d'émotion, prononce enfin la formule d'abandon :

— Sauvez-vous, mes enfants ! Sauvez-vous comme vous pourrez. Quelques minutes après, le *Gambetta* avait achevé le tour complet et s'abîmait par l'avant, la mâture pointant vers le fond, la quille et les trois hélices dressées en l'air, entraînant avec lui dans le tourbillon, fatal son commandant et l'amiral Sérrès. Un peu avant que la passerelle ne s'enfonça complètement sous l'eau, M. Chédeville passa par surprise une bouée-couronne autour de l'amiral, qui tenait serrée la main du capitaine André ; mais cette précaution ne servit à rien. On ne devait plus les revoir, ni l'un ni l'autre.

Ils avaient tenu la promesse faite quelques instants plus tôt : « Nous autres, nous restons ! » Paroles sublimes, dit le commandant Vedel à qui nous avons emprunté les éléments de ce récit, qui mériteraient d'être gravées en lettres d'or sur les passerelles de tous nos bâtiments de guerre, avec le nom de celui qui les a prononcées.

(*à suivre.*) ALBERT HOULGARD.



LES DEUX CROISEURS ALLEMANDS DONT LA CARRIÈRE EST FINIE : LE *GOEBEN* ET LE *BRESLAU* QUITTANT CONSTANTINOPLE





LES CHARPENTIERS AU TRAVAIL. LES NAVIRES EN BOIS

On craignit en Amérique, tout au début de la guerre, de manquer d'acier pour les constructions navales, et le général Gœthale qui dirigeait alors le ,, shipping board " passa des contrats pour 353 navires en bois. Depuis, le métal abonde et l'on est revenu aux constructions en acier tout en décidant d'achever les navires en bois sur chantier. Le premier navire de cette sorte vient d'être lancé. Il eut comme marraine Mme Wilson dont il porte le nom.

L'EFFORT AMÉRICAIN

LES CONSTRUCTIONS NAVALES AUX ÉTATS-UNIS

« Quand il s'agit de créer des instruments de guerre nous ne sommes que des pigmées, nous autres Européens, par comparaison avec la République aux deux cent millions de bras. »

Ces paroles de Lord Northcliffe expriment parfaitement l'admiration et l'étonnement dont sont saisis tous ceux qui enregistrent, jour par jour, les résultats de l'effort gigantesque que fournissent depuis le début d'avril, date de leur entrée en lice, le gouvernement et le peuple des États-Unis.

Avant la guerre actuelle, la flotte commerciale des États-Unis était d'infime importance comparée à la grandeur de leur situation dans le monde. En effet, tandis que la marine à vapeur de la Grande-Bretagne atteignait, en 1914, 20 millions de tonnes, celle de l'Allemagne 5 millions, la flotte marchande de l'Union n'arrivait qu'au troisième rang avec 2 380 000 tonneaux, suivie de près par la Norvège, avec 1 914 000, la France 1 861 000, le Japon, 1 681 000 et la Hollande 1 508 000. Les Américains n'accordaient point à la navigation maritime l'attention soutenue qu'il ont prodiguée sans cesse aux moyens de transport terrestres. Ils donnaient comme raisons de leur indifférence : la pénurie et la cherté de la main-d'œuvre exercée, les sévérités du Bill de navigation, et l'interdiction de s'occuper d'armements notifiée aux compagnies de chemins de fer par la loi Sherman. Quoiqu'il en soit, cette atonie avait pour résultat de rendre leur commerce d'exportation tributaire, pour une large part, du fret étranger.

Pareille situation ne pouvait rester toujours sans danger et quelques hommes politiques ou financiers avisés et soucieux de l'avenir économique du pays avaient crié gare. Mais le public était resté presque sourd à leurs avertissements. C'est seulement au cours de l'année 1915 que l'on comprit en Amérique la gravité du péril. Les marines de France et d'Angleterre ayant été réquisitionnées par leurs gouvernements respectifs et celles de l'Allemagne et de l'Autriche rejetées et bloquées dans leurs ports et dans les ports neutres, les commerçants et industriels américains éprouvèrent, à cette époque, les pires difficultés à livrer leurs divers produits soit aux Alliés, soit aux nations neutres.

Une véritable fièvre de constructions navales agita alors les États-Unis. Mettant de côté la routine et les préjugés des anciens jours, ils se décidèrent à créer une flotte imposante de commerce. Les constructeurs et les compagnies de navigation de l'Union fédérale créèrent de nouvelles sociétés avec un total de capitalisation de 37 662 000 dollars. Quelques mois plus tard, en 1916, d'autres se montèrent au capital de 69 466 000 dollars. L'essor était donné et de tous côtés, on ouvrait des chantiers de construction de navires et des compagnies de transport s'organisaient, au point que, pendant les huit premiers mois de 1917, un capital total de 245 192 000 dollars était employé à ces industries, 178 050 000 dollars pour les chantiers et 67 093 000 pour les nouvelles compagnies de navigation qui se créaient rapidement.

Voici du reste, d'après le journal de Commerce le tableau en dollars (le dollar vaut 5 francs en chiffres ronds), des incorporations faites par les compagnies maritimes, pour les huit premiers mois de 1917.

	Constructions navales.	Compagnie de transport.	Totaux
Janvier	$ 225.000	$ 2.250.000	$ 2.475.000
Février.....	18.050.000	12.475.000	40.525.000
Mars........	3.125.000	10.100.000	13.225.000
Avril	15.500.000	13.895.000	29.395.000
Mai.........	42.840.000	4.650.000	47.490.000
Juin........	75.525.000	8.500.000	84.025.000
Juillet	11.700.000	7.280.000	19.020.000
Août........	14.085.000	7.943.000	10.038.000
Totaux...	$ 178.050.000	$ 67.093.000	$ 245.193.000

Un rapport du Bureau de la navigation indiquait au 1er février 1917 que les chantiers américains achevaient 403 navires jaugeant 1 495 601 tonnes brut. Pendant le mois de décembre 1916, ils ont terminé 9 navires jaugeant 25 000 tonnes et ils ont passé des contrats pour 29 navires de 105 120 tonnes. En janvier 1917, ces mêmes chantiers ont complété 10 vapeurs de 47 769 tonnes et en ont lancé 99 jaugeant 73 503 tonnes.

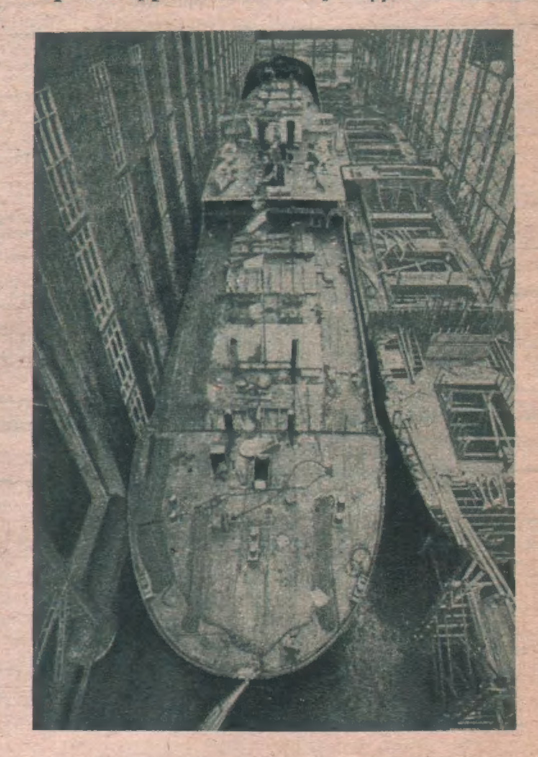
Mais, bien que l'activité dépensée sur les chantiers privés augmente de mois en mois, le gouvernement Fédéral estime bientôt que l'effort accompli est insuffisant et qu'il faut accélérer et tripler les constructions navales. Il décide donc de se substituer aux compagnies de constructeurs et d'armateurs. Et le 11 juillet, le président Wilson, dûment autorisé par la loi du 15 juin précédent, décrète la réquisition générale de tous les navires alors en construction, mesure qui fait passer sous le contrôle du Bureau de la Navigation ou *Shipping Board* 400 unités, les unes presque achevées, les autres à peine mises en œuvre.

Simultanément, du 15 juin au 6 octobre 1917, le Congrès vote et met à la disposition de M. Daniels, secrétaire de la Marine, et du président du *Shipping Board* l'énorme somme de 1 284 000 000 de dollars, soit 6 milliards 200 millions de francs. Ceux-ci se mettent aussitôt à exécuter le formidable programme élaboré par les experts de la *Emesgency fleet Corporation*.

Le 22 septembre des contrats étaient d'ores et déjà passés pour 636 navires d'une capacité approximative de 3 124 700 tonneaux

NAVIRES EN ACIER SUR CALE

Ils sont du type " fabricated ", ce qui veut dire que 85 o/o de l'ouvrage est exécuté dans des aciéries.



LA MAIN-D'ŒUVRE NAVALE

Il a fallu recruter plus de 500 000 hommes et les initier à un travail tout à fait nouveau pour eux.



UN DES GÉANTS FABRIQUÉS PAR LES CHANTIERS AMÉRICAINS

Les salaires payés aux spécialistes qui les construisaient dans un minimum de temps atteignirent des taux fantastiques.

353 d'entre eux sont construits en bois, 58 en bois et en fer et 225 en acier. Trois mois plus tard Mr. Harley, président du bureau de la navigation pouvait déclarer au comité maritime du Sénat qu'il y avait alors sur chantier 1 427 navires, jaugeant un total de 8 573 000 tonnes brut et que, depuis le 17 janvier 1917, 74 chantiers navals avaient été ouverts, occupant 149 270 ouvriers.

Aujourd'hui l'Amérique possède 1 800 chantiers dont 51 construisent des vaisseaux en acier et 67 des vaisseaux en bois. En avril, il y avait 148 cales de constructions de navires aux États-Unis ; aujourd'hui, il y en a 716. Dans toutes des navires sont mis en œuvre. Au cours de l'année 1918 deux navires en bois seront terminés dans chacune des cales aménagées à cet effet et trois ou peut-être quatre vaisseaux en acier dans chacune des autres cales.

Mais l'ambition des Américains ne se borne pas là. Ils veulent construire ou mettre en chantier au cours de l'année présente 6 000 000 de tonnes nouvelles. Pour mener pareille tâche à exécution, ils devront décupler leur production de 1917, créer des chantiers nouveaux, engager une armée industrielle de 500 000 hommes, les initier à un métier nouveau pour eux et augmenter dans une proportion fantastique la production de leurs aciéries et de leurs hauts fourneaux. Le pourront-ils?

C'est M. Hurley, lui-même, qui va nous donner la réponse :

« Nous voulons construire en 1918 six millions de tonnes de vaisseaux d'un lourd tonnage. Je dis que nous allons le faire plutôt que de dire que nous allons essayer de le faire, parce que, quoique ce soit que l'Amérique entreprenne, elle le fait. »

Quelle belle confiance dans la force de l'Amérique dénotent ces paroles d'un de ses fils et quelle leçon, elles nous donnent!

A. Dernée.

LE TORPILLAGE DU "DANTON"

Il y a quelques mois, paraissait à Berlin une brochure où le lieutenant de vaisseau Robert Morath narrait ses croisières à bord du submersible U-164, dont il avait le commandement (1). Son exploit le plus brillant, le torpillage du cuirassé français *Danton*, y était raconté tout au long. Il ne sera pas sans intérêt de donner ici une traduction de cette dernière partie du récit de l'officier allemand. J'imagine que les survivants du *Danton* éprouveront quelque curiosité à lire les impressions de l'inconnu qui coula leur bâtiment. A ma connaissance, aucun journal de langue française, n'a jusqu'ici publié ce récit qui constitue certainement l'un des meilleurs rapports maritimes de cette guerre.

« Notre bâtiment se trouvait, dit le lieutenant Morath, le 19 mars 1917, vers midi, à la pointe sud-ouest de la Sardaigne. Je lisais, lorsque le porte-voix me signala : « Un vapeur par bâbord avant. » Je me rendis en hâte dans la chambre de manœuvre et le kiosque. J'y parvins, non sans peine, car presque toute la bordée libre descendait, en cet instant, du pont, où les hommes avaient respiré l'air frais. L'officier de quart venait de les renvoyer à l'intérieur. Forberg me dit que le navire signalé était d'un point à bâbord. Je le distinguai à la jumelle. Il ne s'était pas, comme par temps clair, lentement et peu à peu élevé au-dessus de l'horizon, d'abord la pointe des mâts, puis les cheminées... non, d'un coup sa silhouette avait émergé de la brume (2), coque, cheminées et mâts, avec les hautes antennes de T. S. F.

« Bien que nous le vissions par l'avant et que les cheminées se recouvrissent mutuellement (les nombreuses cheminées à quoi nous reconnûmes peu après un bateau français) je reconnus un bâtiment de guerre. Nous obliquâmes à gauche et plongeâmes aussitôt, car le navire n'était qu'à une dizaine de kilomètres. Mais nous ne devions pas lui couper la route si facilement. Le premier coup de périscope nous indiqua qu'il avait lui-même obliqué à droite et courait parallèlement à nous.

« Il se présentait maintenant de travers et nous vîmes qu'il s'agissait d'un grand navire de guerre français. Avec une exclamation de joie, Quesse, qui se trouvait alors au périscope, l'annonça. L'attention augmenta. Nous avait-il aperçus? Je ne le crus pas. Il faisait seulement route en zigzag, comme d'habitude. S'il devait continuer dans la même direction après avoir viré, il nous échapperait sans aucun doute. Mais il y avait lieu d'espérer qu'après un certain temps il reprendrait sa direction première. Il nous fit ce plaisir. « Une heure cinquante-cinq », annonça Kruger, l'homme de barre, lorsque le navire obliqua de nouveau vers nous (3). Quelques instants auparavant, un second navire avait été aperçu. « Il a le même aspect qu'un bâtiment de notre classe *Worth* », s'exclama Quesse. « C'est possible, lui répondis-je, c'est le destroyer protecteur. Il court en zigzag devant lui. »

« Le navire se rapprochait rapidement ; sa direction vers nous ne changeait plus : la collision allait devenir inévitable, si nous continuions chacun dans notre sens. Ce n'était naturellement pas dans mes intentions ; mais, en modérant légèrement notre vitesse, nous tenions l'ennemi exactement sous la menace de nos tubes lance-torpilles. D'ailleurs, une diminution de vitesse était très désirable ; plus elle diminuait et plus s'amincissait le trait d'écume que traçait à la surface notre périscope.

« J'avançai en me servant avec parcimonie du périscope. Il était très improbable que l'on nous eût aperçus. Une houle très forte roulait du nord-ouest;sous le vent qui fraîchissait, de larges lignes d'écume blanche plaquaient la mer d'un bleu profond ; ce fut alors que nous agîmes.

« Personne ne nous avait vus. Le contre-torpilleur courait, insoucieux, à quelque 60 mètres en avant de nous. Le bâtiment se présenta alors sous notre avant. Tout marcha comme à l'exercice. « Deux tubes, attention ! Premier, feu ! Second feu ! »

« Et maintenant, rentrons vite le périscope, afin que l'ennemi ne remarque rien encore. Les torpillés ont raconté par la suite qu'ils avaient aperçu le sillage de bulles d'air des torpilles.

« Lorsque plus tard le navire chavira, je vis le gouvernail fortement incliné. Le *Danton* essaya-t-il au dernier moment de virer? C'est possible, mais il ne lui était plus possible d'échapper ; pour éviter comme pour dépasser le sous-marin, il était trop tard.

« Deux détonations se suivirent, à proximité immédiate de notre navire, avec un intervalle de cinq secondes environ. Le cuirassé présentait sous sa flottaison, dans son flanc gauche, deux brèches comme des portes de grange, distantes l'une de l'autre d'une vingtaine de mètres...

« La blessure était mortelle. Le sous-marin oscilla un instant sous le choc, et la partie supérieure de ses superstructures, ainsi que le périscope, émergèrent quelques secondes. Je vis alors, immédiatement après l'explosion, que le navire donnait déjà environ 30 degrés de bande à bâbord. Il ne devait certainement plus flotter longtemps.

« Le contre-torpilleur nous vint alors dessus et nous dûmes plonger. Nous entendîmes ensuite, à quatre reprises, l'explosion de bombes sous-marines. Ce sont des projectiles qui explosent sous



LE VICE-AMIRAL TYRRWITH

Sir Reginald Tyrrwith qui vient d'être l'objet d'une promotion exceptionnelle de l'Amirauté britannique n'est âgé que de 45 ans. Le 28 août 1914 il coula trois croiseurs allemands dans la baie d'Helgoland. Avec sa flottille de destroyers, il prit part à l'affaire de Dogger Bank le 24 janvier 1915.

l'eau, à une profondeur déterminée. D'après un communiqué français, le contre-torpilleur aurait lancé six grenades sur notre périscope. Il a très probablement confondu bombes sous-marines et grenades. Nous changeâmes ensuite de direction, courûmes environ deux milles en plongée et remontâmes à hauteur de périscope.

« Le navire torpillé flottait encore, fortement incliné. Nous pûmes alors, en toute tranquillité, l'identifier. Nous trouvâmes sa silhouette dans le *Taschenbuch der Kriegsflotten*...

« Ensuite je gouvernai de nouveau sur le *Danton* pour lui envoyer, si c'était nécessaire, une troisième torpille. Pendant ce temps, je permis aux hommes de l'équipage de regarder au périscope. Les derniers durent se contenter de la silhouette du *Taschenbuch*, qui passa de mains en mains. Car le *Danton* disparut bientôt. Avant que nous fussions arrivés à portée de torpille, il chavira sur bâbord ; l'arrière parut encore quelques minutes hors de l'eau, puis, à 2 h. 50 minutes après midi, le *Danton* coula, l'avant le premier.

« Il faisait route de Toulon à Corfou.

« Les rapports ne coïncident pas au sujet des derniers moments du *Danton*. D'après l'*Unionode Sarde*, de Cagliari, où les premiers survivants abordèrent immédiatement après, le naufrage aurait été si rapide qu'il ne fut possible de mettre en œuvre aucun des moyens habituels de sauvetage. D'après un récit, paru dans le *Journal de Genève*, du 4 avril suivant, l'équipage aurait, au contraire mis les embarcations à l'eau, avec sang-froid.

« Une telle contradiction s'explique facilement et s'élève toujours dans des cas analogues. Faisant complètement abstraction de l'optimisme officiel, les participants de l'événement ne voient pas l'ensemble et décrivent, pour cette raison, les seules scènes qui se jouent dans le champ restreint de leur vision. Seul le commandant du *Danton*, le capitaine Delage, pourrait peut-être donner d'utiles éclaircissements. Mais il fait partie des 296 victimes.

« Je suis convaincu que la forte inclinaison du bâtiment a rendu, dès le début, à peu près impossible la mise à l'eau des embarcations. C'est pourquoi le commandant a pu — comme on l'a rapporté — donner aux hommes l'ordre de sauter à la mer. En revanche, des radeaux paraissent avoir été préparés sur le *Danton* en vue du sauvetage.

« Sur les 806 hommes sauvés, plus de 400 furent pris à bord du contre-torpilleur *Massue*. Une partie des autres se tinrent sur la quille du cuirassé (1), jusqu'au bout, et, ensuite, gagnèrent les radeaux à la nage. Au total plus de 300 hommes se réfugièrent sur ces radeaux ; au bout de cinq heures un vapeur de pêche vint les y recueillir...

Tel est le récit, sec, précis, très clair du Kapitänleutnant Robert Morath, commandant du submersible allemand U-164.

(1) Die Versenkung des « Danton ». Meine Uboots Erlebnisse von der Ostsce bis zum Mittelmeer, von Kapitanleutnant Robert Morath. — Berlin, Hutten Verlag.

(2) Le texte allemand indique *Duns*, c'est-à-dire la brume légère produite par l'évaporation de l'eau vers le milieu du jour, Par un hasard extraordinaire le *Danton* s'est dirigé sur le submersible, en zigzaguant, comme s'il avait eu l'intention de l'éperonner. Il faut croire que le périscope du *U-164* était bien mince pour qu'aucun des hommes de veille du cuirassé et du contre-torpilleur ne l'ait aperçu à temps.

(3) Les rapports français indiquent une heure et demie pour le *torpillage*. Il y a donc différence d'une heure environ entre le récit allemand et les rapports français, différence qui est celle de l'heure de l'Europe occidentale sur l'heure de l'Europe centrale.

LA SEMAINE MARITIME

Les premiers jours de l'année ont vu, dans les divers pays, publier une sorte de récapitulation des méfaits dus à la guerre sous-marine des Allemands.

Ce relevé récapitulatif a pris en Norvège une force particulièrement douloureuse, si l'on songe que la Norvège est un pays neutre : or, le 2 janvier les journaux de Christiania constataient « qu'au cours de l'an 1917 les Allemands ont tué mille matelots norvégiens, *coulé* cinq cents navires norvégiens, *soit 750 000 tonnes, et pendant les seules fêtes de Noël, près de 30 marins norvégiens ont été victimes des torpillages. » Or, au point de vue légal la Norvège est en paix avec l'Empire Allemand ! Que serait-ce donc si elle était en guerre?*

En réalité l'Amirauté allemande, sous le couvert de sa guerre sous-marine, poursuit contre la riche, puissante et active marine marchande norvégienne une campagne directe et monstrueuse d'affaiblissement systématique. Plus elle détruit de navires norvégiens, plus elle supprime, en vue de la paix future, de concurrents pour les navires allemands. C'est un acte de machiavélisme particulièrement retors.

D'ailleurs, en général, la guerre sous-marine a subi depuis peu une assez brusque recrudescence d'activité; mais le grand journal américain New-York-Hérald *en date du 3 janvier, croit pouvoir affirmer que l'on « a de bonnes raisons de croire que le nombre des sous-marins allemands coulés a également progressé: les Allemands ont certainement perdu au cours du mois dernier plus de sous-marins qu'ils n'en ont construit. » De toutes parts en effet la chasse aux pirates s'intensifie et il n'est pas jusqu'à la Grèce qui n'y coopère d'une manière active en offrant des primes aux personnes susceptibles d'y aider : 5 000 francs à qui re seignera sur les sous-marins, 50 000 francs à l'auteur de ces renseignements s'ils amènent la c pture ou la destruction du sous-marin désigné (décisiondu Ministère de la Marine grecque en date du 2 janvier).*

Une chasse non moins ardente est menée contre les mines pondues chemin faisant par les petits sous-marins spéciaux que les Allemands ont construit dans le but d'infester les eaux territoriales des alliées, mines dont les effets peuvent être si terribles : en 1917 on aurait détruit 4 600 de ces redoutables engins ; et les 20 000 marins qui font le périlleux métier de rechercher et de détruire ces terribles outils de guerre nettoient environ 5 000 kilomètres carrés de mer par jour, — besogne extrêmement dure et sans cesse recommencée dans les mêmes parages puisque les sous-marins poseurs de mines reviennent forcément placer leurs engins sur les routes les plus fréquentées.

Durant le mois de décembre nos flottilles de pêche dans l'Océan ont été attaquées à trois reprises et sans succès, dans la matinée du 15 décembre notamment.

Le 15 décembre une quarantaine de bateaux de Port-Louis, escortés, qui avaient quitté la côte l'avant-veille, chalutaient au large de l'île d'Yeu et se trouvaient fort dispersés lorsqu'un sous-marin surgit en surface et à 4 000 mètres commença le feu. Immédiatement un patrouilleur engagea le combat, et malgré le feu de l'Allemand qui tua un homme et en blessa plusieurs, il contraignit par la précision de son tir le pirate à une fuite précipitée : la flottille resta pendant deux jours encore sur le lieu de pêche sans que l'ennemi renouvelât sa tentative.

KERBONN.

Nous avons la bonne fortune d'annoncer à nos lecteurs que M. Charles CHAUMET, député de la Gironde, ancien ministre de la marine, Président des grands ports de France, collaborera régulièrement à notre nouvelle rubrique :

La guerre navale et les Héros de la mer.

Nous donnerons incessamment son premier article.

Service Cinématographique de la Marine. — LE FILM MARITIME DE LA SEMAINE — Chambre Syndicale Française de la cinématographié.

L'ÉCOLE DES PUPILLES DE LA MARINE

Le tambour de l'école.

Une séance de gymnastique.



L' " habilleuse " des permissionnaires.



L'instruction technique.

L'inspection du commandant de l'Ecole.



L'heure du goûter.



La corvée de quartier.

Il existe à Brest, derrière l'arsenal, une école maritime dont la visite est profondément attachante. C'est l'École des Pupilles de la Marine.

Ils sont là 1 500 gamins qui cambrent fièrement leur petite taille dans l'uniforme réglementaire de la Marine Nationale : beaucoup sont orphelins de marins morts à la mer pour la Patrie.

Dans cette Ecole, les Pupilles reçoivent une éducation et une instruction complètes. On leur fait la classe, mais on leur met aussi un métier pratique entre les mains ; ils apprennent l'arithmétique et la grammaire, mais ils travaillent de leurs doigts le fer et le bois. Autant que possible l'Ecole des Pupilles est l'antichambre de l'Ecole des Mousses, et prépare à ce métier de marin que tous ces enfants ont dans le sang. Leurs instructeurs les entraînent à la gymnastique et à la manœuvre des embarcations, mais on peut aussi sortir de l'Ecole pour entreprendre un métier manuel de terrien.

MISAINE.

LE TOAST DE L'ESTAFETTE : A LA SANT



Ce village de la Somme qui a été reconquis par l'armée britannique a été cruellement éprouvé par les bombardements. Il n'est pas une de ses maisons qui soit restée intacte. Cependant dans celles dont les murs tiennent encore, un semblant de vie a repris. Les habitants — des femmes et des enfants — qui avaient subi durant plus de deux ans l'horrible contact des envahisseurs, et qui pendant l'assaut des Tommies guettaient anxieusement par les soupiraux de leurs caves la venue de leurs sauveurs, n'ont pas voulu s'en aller

NTÉ DES VAILLANTES FRANÇAISES !



maintenant qu'ils ont revu le drapeau tricolore flotter sur les ruines de ce qui fut leur mairie. Dans cette petite échoppe, à la porte de laquelle un motocycliste s'est arrêté pour se réconforter d'un verre de cette bonne bière du nord, la commerçante offre aux Tommies des journaux et de menus objets. C'est l'artiste anglais Eduardo qui a croqué cette scène vécue, montrant la joie des enfants qui, à quelques centaines de mètres à peine de la bataille, jouent " aux soldats " sous les yeux amusés des vaillants Highlanders.

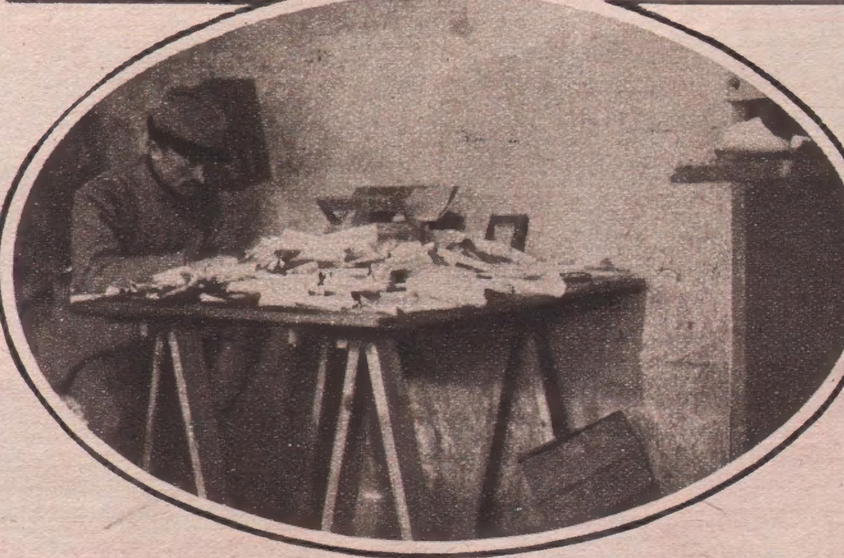
UNE SECTION DE PHOTOGRAPHIE AU FRONT

Il est peu de gens en France qui soient encore dans l'ignorance des services considérables rendus par la photographie aérienne dans la préparation et la conduite des opérations militaires. On sait que, grâce à l'activité et au courage des observateurs en avion ou des observateurs à terre, il n'est pas un repli du sol, un emplacement de mitrailleuse ou de batterie, un nouvel abri ennemi qui ne soient dénoncés par le cliché pris d'un observatoire terrestre ou d'une nacelle d'aéroplane. On se doute, que pour rendre ce cliché utile, il faut que l'image inscrite sur la gélatine, soit répandue à profusion, parmi les unités qui ont mission d'organiser la défense ou l'attaque, de parer à toutes les éventualités qui peuvent se présenter au cours d'une action. Il est donc nécessaire de travailler à la diffusion de cette image avec la célérité la plus grande et de telle sorte que sa reproduction soit aussi parfaite qu'il se peut. Cette besogne exige un personnel nombreux, spécialisé de longue date si possible dans les travaux photographiques, ou possédant des aptitudes lui permettant de donner le maximum de rendement, durant le minimum de temps. A vrai dire, il faut à ces opérateurs, un entraînement spécial qu'ils n'acquièrent qu'après un premier stage dans un centre d'instruction et quelques jours de travail intensif dans une section photographique aux armées. Il ne s'agit plus là, de portraits retouchés et léchés, de paysages ou sont respectés les jeux d'ombre et de lumière, mais seulement d'une image parfaitement nette, d'où tout truquage destiné à son embellissement est banni et dont le moindre trait doit garder sa valeur propre, à seule fin qu'on n'éprouve aucune difficulté, à l'identifier justement.



Chaque escadrille de reconnaissance pure, possède une section photographique, composée de photographes et de dessinateurs. Le nombre des manipulants de chacune de ces sections, est peu élevé en regard de la tâche qu'ils doivent fournir et du soin qu'il leur faut y apporter. Ils ne se dérobent ni à l'un ni à l'autre de ces devoirs et les faits prouvent que présentement, la main-d'œuvre dans la photographie militaire française peut traiter de pair à égal avec les spécialistes allemands.





DANS UNE CAVE-LABORATOIRE. — En haut : *la préparation d'un bain de développement* ; Au milieu à gauche : *le séchage des épreuves* ; A droite : *le tirage* ; En bas : *le tri des épreuves.*

Un coup de téléphone à la section, prévient qu'une reconnaissance va être effectuée dans quelques instants ou à l'instant même. Le préposé à l'entretien du matériel photographique, sait déjà, pour les avoir vérifiés, fait jouer et mis en état si besoin en fut, ceux de ses appareils et des magasins s'y adaptant, dont le fonctionnement est impeccable. Le chargement des magasins n'est qu'une question de minutes. A peine a-t-il eu le temps de revêtir sa combinaison, que l'observateur est déjà en possession de l'appareil possédant le format demandé et de deux, trois, voire quatre magasins d'un nombre égal de plaques, chaque plaque portant un numéro d'ordre et l'ensemble d'un magasin constituant une série indiquée, elle aussi, par un signe conventionnel.

Ceci est l'*a, b, c* du métier. Le véritable labeur commence, pour le personnel dès la minute ou les plaques, dûment développées, fixées, lavées et séchées (opérations qui pour vingt-quatre ou trente-six clichés, s'effectue en moins d'une heure) et qui plus est, identifiées sur une première épreuve, on passe au tirage en gros. Avant que de montrer nos photographes dans l'exercice de leurs fonctions, il est bon que le profane, sache en quoi consiste l'identification. Elle est l'apanage des dessinateurs.

Nanti des précisions à eux fournies par l'observateur sur la région photographiée, les dessinateurs, dont le plus grand nombre est recruté parmi les dessinateurs industriels, les géomètres, les architectes, tous gens dont on dit avec raison qu'ils ont le compas dans l'œil, situent chaque cliché. La chose est parfois difficile, le cliché pouvant être très faible ou brumeux et les détails qu'il contient, peu visibles. En outre, au premier examen, rien ne ressemble tant à un système de tranchées, qu'un autre système de tranchées. Il y a pourtant nécessité absolue à ne point se tromper et à placer cette image à l'endroit où elle a été prise réellement. Cette identification, se fait à l'aide du plan directeur, carte à très grande échelle ou sont marqués les travaux ennemis antérieurs. En comparant le cliché avec la partie du plan directeur auquel il se rapporte, on s'aperçoit ainsi des changements survenus dans les ouvrages de l'adversaire. Un dessinateur, spécialisé dans ce genre de recherches, avant que d'ajouter les éléments nouveaux qui sont découverts, les étudie à la loupe afin de déterminer leur nature véritable.

Contrairement à ce que l'on pourrait supposer, le nombre des erreurs commises par ces modestes techniciens, simples soldats le plus souvent, est infime. Durant qu'ils effectuent leur besogne, le chef d'équipe, en l'espèce un sergent, établit la liste des unités que la reconnaissance intéresse et donne le chiffre total des épreuves à tirer. C'est alors que les photographes vont avoir à s'employer.

❖ ❖ ❖

Ce n'est pas en effet à cinquante, voire à cent épreuves que se limite la commande ce qui ne serait que jeux d'enfants, mais bien à un, deux et parfois trois milliers d'exemplaires. Il les faut sortir dans la demi-journée ou la moitié de la nuit, suivant que la reconnaissance a été effectuée le matin ou dans l'après-midi. Dans un secteur d'attaque et durant la belle saison, le nombre des photographies est rarement moindre et se répète quasi-quotidiennement. Vingt-quatre clichés à quatre-vingts, cent ou cent vingt exemplaires, l'un, est l'ordinaire tableau de travail. On conçoit quelle activité tous doivent déployer. Chacun a un rôle bien défini. Celui-ci, actionnera la tireuse et impressionnera le papier, celui-là développera l'image et la fixera et ces autres, les photographies fixées, les passeront à l'eau afin d'enlever le plus gros de l'hyposulfite dont elles sont imprégnées, les immergeront dans un bain d'alcool, après les avoir essorées et les feront sécher. N'ayant rien d'originales par elles-mêmes puisqu'elles sont identiques pour tous les photographes, et depuis longtemps connues, ces diverses manipulations valent par la rapidité avec laquelle elles sont exécutées et par les moyens de fortune qui, dans la plupart des cas, sont mis en usage. Une équipe, dont le nombre des membres n'atteint pas la dizaine livre en six heures de deux mille à deux mille cinq cents épreuves. Les bains se font par vingtaine de litres et durant les dernières offensives de la Somme ou de l'Aisne, cent litres d'alcool ont été employés dans une seule journée. Cela surprendra moins lorsqu'on saura que deux hommes, en une heure, font communément de cent cinquante à deux cents épreuves, d'un format supérieur au 9 × 12 et que la moitié d'entre ces épreuves, au moins, trempent à la fois dans une vaste cuvette horizontale emplie de ce liquide dont

les hygiénistes médisent tant et que d'excellents esprits proclament un aliment indispensable. Encore, doit-il être renouvelé assez souvent pour garder son efficacité, chaque série de photographies devant être saturée en un laps de temps fort court, si l'on ne veut point éterniser le tirage. Placées sur les rayons d'une sécheuse de respectable envergure, à l'intérieur de laquelle flambent constamment des brûlots d'alcool, les épreuves se libèrent vite de toute leur humidité. On les envoie alors au chef d'équipe, qui en fait le tri et les expédie aux ayants-droit.

Il ne faudrait pas croire, quoique le cliché aérien ne subisse aucune retouche qu'il ne doive pas être amélioré. Parfois, on est dans l'obligation, soit de le renforcer, soit de le descendre, suivant qu'il est trop faible ou d'une intensité exagérée. En maintes circonstances, enfin il a toutefois besoin d'être *maquillé*. C'est au tireur qu'incombe ce soin. Pour corriger les différences d'intensité qui se rencontrent sur la plaque, il faut que cette plaque, lors du tirage, soit éclairée différemment, sous peine d'avoir ses parties faibles trop noires et par cela même illisibles.

❖ ❖ ❖

Faire de la photographie dans des conditions de rapidité et de perfection, n'englobe pas toutes les qualités dont doit faire montre le personnel d'une section. Il lui faut encore, bien des fois, créer et les locaux ou il devra opérer et une partie de ses instruments de travail. Si l'administration militaire lui fournit les produits servant à traiter plaques et papiers, un jeu d'ustensiles suffisants, par contre, elle ne met à sa disposition qu'une voiture photographique conçue pratiquement, mais de dimensions forcément restreintes.

Les gros travaux s'effectuent en d'autres lieux qui naissent entièrement de l'initiative et de l'adresse naturelle des photographes. Rarement, une section de photographie dont l'escadrille suit un corps d'armée et qui, par qéconsuent se déplace à des intervalles assez rapprochés, trouvera un laboratoire aménagé. Il lui faudra le réaliser de toutes pièces, soit dans un baraquement en bois, soit dans un immeuble, sis à proximité. Le photographe devra alors se muer en charpentier, en menuisier, en plombier, en électricien. Aujourd'hui, s'installant dans un château, il



L'interprétation des photographies aériennes sur la carte d'état-major.

sera relégué un mois plus tard dans une écurie ou dans une cave s'il ne subsiste plus que des décombres du village sur les terres duquel l'escadrille campe. Baraque, écurie ou cave, on n'y peut découvrir autre chose que ce qu'il y a : les quatre murs. La distribution de l'emplacement est conçue sans tergiversation. Ici, sera la salle de lavage et de séchage, là, le laboratoire où fonctionne notre une, deux et si besoin est, trois tireuses construites par l'équipe; plus loin, le magasin où seront les appareils.

Le plan définitivement établi, l'on se met sans tarder à l'œuvre. En quarante-huit heures, le local est complètement transformé et rendu méconnaissable. Des cloisons faites de carton bitumé appliqué sur une carcasse rudimentaire en planches et voilà des pièces parfaitement étanches ! Des morceaux de tôle ondulée mis bout à bout et placés sous la table de lavage à claires-voies, permettent à l'eau de courir jusqu'à la citerne où elle se perdra ; citerne que l'on construit, si elle n'existe déjà. Inutile de dire que l'éclairage d'un laboratoire, la source lumineuse des tireuses, ne peuvent être qu'électriques.

L'installation électrique ne naissant pas d'un coup de baguette magique, c'est aux photographes qu'elle incombe, tout au moins en ce qui concerne les tireuses.

Tâche fatigante, dira-t-on, tâche absorbante, mais de toute sécurité et où les risques à courir sont si minces qu'il n'est point la peine d'en parler. Néanmoins, certains de ces spécialistes ont décroché la croix de guerre et notamment lors de la poussée des Allemands sur Verdun où, sachant combien leur aide était précieuse au commandement, ils ont continué à travailler sous les obus. Dans un secteur d'attaque, il ne se passe pas de semaines, où les escadrilles ne reçoivent la visite des avions boches.. Toutes portes closes, afin que nulle raie de lumière ne filtrasse au dehors, la section poursuit son œuvre, sans défaillance. Il nous souvient que dans l'Aisne un éclat de bombe ayant pratiqué une ouverture béante dans la toiture du laboratoire, le tireur se préoccupa avant toute autre chose de savoir si ses papiers n'allaient pas être voilés. Lorsqu'il fut convaincu du contraire, il acheva paisiblement sa série. De tels exemples ne sont pas rares et pour aussi réfractaires aux coups qu'ils soient, les photographes au front ne laisseront jamais perdre l'occasion d'ajouter de nouvelles prouesses à leur actif.

POL. FIQUEMONT.

SUR TOUS LES FRONTS, L'ARTILLERIE SE PRÉPARE

Les Allemands annoncent à grands fracas leur prochaine offensive tantôt en Flandres, tantôt dans les Vosges, tantôt encore en Champagne. Si leur ruée sur Verdun — qui nous surprit — eut le résultat que l'on sait, on peut déjà imaginer quel sera le sort d'une nouvelle attaque, qui ne nous prendra pas au dépourvu. Partout sur le front, l'infanterie est prête aux derniers sacrifices et les canons légers et lourds montent la garde avec des montagnes d'obus. Voici l'un des géants du dernier modèle, déjà en position, et qui fait entendre sa grande voix.

LES DEUX FEMMES DU BOURGEOIS DE DRESDE

HISTOIRE PRÉMATURÉE (1) (FIN)

Bertha pleurait, Bertha pleurait sans trêve. Otto avait beau lui affirmer que sa tendresse pour elle restait aussi vive que le jour où pour la première fois il l'avait rencontrée dans le jardin public, elle n'en croyait rien, car dans son corps obèse, il y avait une petite âme sentimentale consumée par la jalousie.

Pour bien te prouver que je n'apporte aucune arrière-pensée dans cette action, je t'offre de choisir celle qui me donnera des fils ; tu la prendras à ton gré et non au mien, car, encore, il n'est nullement question de partager mon affection, mais tout uniment d'agir au mieux des intérêts de l'Etat.

Toutes les amies de Bertha — mères d'une descendance qui se multipliait chaque année, — furent les complices d'Otto, non sans [redacted] petite pointe de cruauté d'ailleurs. A chaque rencontre elles répétaient que tout égoïsme doit être mis à part quand il s'agit de l'avenir du pays et ainsi elles faisaient sentir à la sensible Bertha que, lorsqu'on ne peut donner à un mari les héritiers auxquel il a droit, il convient d'humblement [redacted] sacrifier à des considérations supérieures.

Si bien qu'un jour enfin Mme Schlasser dit à Otto qu'elle était consentante et qu'il recevrait de [redacted] mains une suppléante dès qu'elle en aurait trouvé une digne de lui.

Malheureusement l'épouse [redacted] montrait plus difficile pour l'époux qu'il ne l'eût été lui-même. Vingt fois elle parut avoir fixé son choix et vingt fois, [redacted] dernier moment, elle trouva [redacted] défaut rédhibitoire qui la faisait évincer les candidates. Elsa était aimable et bien portante, mais elle était coquette ; Lisbeth aurait fait l'affaire si elle avait eu trois [redacted] de moins ; Sophie, au contraire, était trop jeune et Maria descendait d'un père alcoolique. Quant à Caroline, elle avait toutes les qualités, mais elle était sotte, il n'y fallait donc pas penser.

A chaque possibilité, Otto marquait l'espoir qu'elle se réalisât, mais, par l'empressement [redacted] qu'il montrait, il blessait sa femme qui temporisait et reculait autant qu'il dépendait d'elle la solution redoutée.

Enfin, un soir, à l'heure du souper, elle dit à Otto : « Je crois cette fois avoir trouvé celle qu'il te faut : tu la verras demain. »

— Que ta volonté soit faite ! répondit-il poliment.

Et, toute la nuit, il rêva de la nouvelle compagne que lui destinait Bertha ; il la rêvait selon ses désirs, ne doutant pas que l'associée de toute sa vie ne partageât [redacted] goûts. Celle qu'avait découverte la chercheuse [redacted] présenta le lendemain après-midi. C'était [redacted] Poméranienne de trente-cinq ans qui se nommait Augusta. Elle était lourde et osseuse et quand elle regardait fixement louchait un peu ; il lui manquait trois incisives en bonne place ; elle était [redacted] et tachée de son ; ses mains étaient larges et [redacted] grands pieds étaient plats.

La présentation fut [redacted] froide [redacted] dépit des avances qu'elle voulut faire à Otto ; celui-ci [redacted] marqua pas du coup un penchant très vif pour sa promise ; il l'accueillit un peu comme une servante sur laquelle on tient à prendre des renseignements complémentaires avant de l'engager. Aussi se montra-t-elle courroucée de son maigre empressement et le lui reprocha : « Je ne suis pas allée vous chercher. Si je ne vous plais pas, il faut le dire. Je n'ai pas de temps à perdre et, Dieu merci ! je ne puis pas embarrassée ! »

Mais Bertha, qui veillait, intervint, jura que [redacted] mari était ravi et que c'était dès lors [redacted] affaire conclue. Elle prit jour avec Augusta pour l'installer dans la maison. Mais dès que celle-ci fut partie, Otto protesta avec énergie, attestant que l'élue lui était odieuse. Bertha s'accusa d'avoir des arrière-pensées et, pour la première fois, ces époux si unis échangèrent des propos sans aménité.

Otto finit cependant par céder parce que sa femme, avec beaucoup de diplomatie fit intervenir la raison d'État. Certes la Poméranienne n'était pas très jolie, mais elle était solide et bien constituée et c'étaient là des garanties essentielles pour la mission qu'elle devait remplir.

L'installation se fit sans trop de mauvaise humeur réciproque. Sous [redacted] aspect défavorable Augusta cachait des instincts très féminins, elle chercha à plaire, et Otto, — qui était homme ! — lui sut gré des efforts qu'elle faisait pour le toucher. Sans doute elle n'arriva pas à le séduire, mais son grand amour pour la patrie allemande le rendit indulgent. C'était vraiment un sacrifice qu'il consentait à son pays et il arrivait à en concevoir [redacted] singulière vanité.

Mais, au bout de quelque temps, le véritable caractère de la nouvelle venue se manifesta sans contrainte. Ce ne fut pas Otto qui en fut la victime, mais l'infortunée Bertha qui en choisissant cette fâcheuse auxiliaire avait cru ne s'exposer qu'au plus petit nombre d'inconvénients. Autoritaire, désagréable et paresseuse, la seconde épouse se faisait servir par la première ; elle montrait d'inadmissibles exigences et exagérait l'importance de sa situation. Et quand Bertha se plaignait à Otto, celui-ci répondait avec un détachement supérieur :

« C'est toi qui l'as choisie ! »

Mais la neutralité n'est pas toujours une situation de tout repos ; entre ces deux femmes hostiles et un peu déchaînées, il connut les dîners troublés de discussions violentes, les silences lourds de haines, les prises à partie imprévues, les insinuations sournoises, les querelles qu'il apaisait mal, les injures et les larmes. Il s'aperçut avec effroi que toutes deux l'aimaient vraiment et comprit en même temps que désormais il fallait renoncer au bonheur.

D'ailleurs, le vieux Dieu allemand ne semblait pas vouloir favoriser cette union plus que l'autre et les épouses se mirent d'accord une fois pour s'en prendre à lui seul de leur double stérilité.

La vie qu'il souhaitait tranquille, après de longues années de guerre, devint insupportable. Il tomba malade ; mais autour de son chevet les scènes et les disputes ne désarmèrent pas et activèrent son mal. Dégoûté d'une existence dont il avait, sans résultat, consacré la meilleure part dans la guerre et dans la paix à la plus grande Allemagne, il dédaigna la pensée de Gœthe où il est affirmé qu'on meurt seulement quand on le veut bien.

Il se laissa mourir et finalement mourut.

Apaisées tout à coup par cette fin qui les privait de l'objet de leurs discordes, les deux femmes s'entendirent à l'instant pour regretter le défunt. Leurs rancœurs se fondirent en larmes et pour la première fois devant le corps de celui qui n'était plus, elles tombèrent dans les bras l'une de l'autre en sanglotant.

C'est pourquoi il y a à Dresde une tombe toujours fleurie devant laquelle on voit souvent s'agenouiller les deux veuves en grand deuil d'un petit bourgeois allemand, mort d'avoir sacrifié son bonheur et son repos au relèvement de son pays. Qu'il repose éternellement !

ROBERT DIEUDONNÉ.

(1) Voir le commencement de cette histoire dans le nº 167.



AU POSTE DE SECOURS

Les Allemands viennent de tenter un coup de main contre une de nos tranchées. Les nôtres se sont immédiatement ressaisis, et nos grenadiers ripostent énergiquement aux assaillants. Atteint par un éclat d'obus à la tête, un " bleuet " est allé se confier au médecin auxiliaire qui lui fait son pansement, aussi tranquillement que s'il se trouvait dans une salle d'opération. Pourtant balles et grenades sifflent autour d'eux. Le médecin ne s'émeut pas pour si peu : il en a vu bien d'autres, la croix de guerre brille d'ailleurs sur sa vareuse. Quant au soldat, il ne songe pas à gagner l'arrière. Il n'aspire qu'à une chose : se venger de la douleur qu'il ressent et faire payer chaque goutte de son sang.

EN MARGE DE LA GUERRE



Le député Tchernoff qui a présidé l'éphémère Constituante russe.

Miss Frances Louise Stevenson, la jeune secrétaire privée de M. Lloyd George.

M. Bergson, le célèbre écrivain reçu à l'Académie française, le 24 janvier.

M. Caillaux quittant le cabinet du capitaine Bouchardon après l'ouverture des scellés de Florence.

L'ancien ministre cadet Tchingareff assassiné par les maximalistes.

Le député italien Pirolini l'un des accusateurs de M. Caillaux à Rome.

Mme Lenoir, mère de Pierre Lenoir, dans les couloirs de l'instruction, après sa déposition.

Un dépôt de matériel stratégique dans une gare de ravitaillement sur le front de Champagne : les locomotives Decauville attendent dans leur garage.

Sur le front de Verdun : un de nos ballons observateurs atterrissant à l'orée d'un petit bois.

A la dixième Exposition de la Ligue Maritime française : l'Hommage aux morts du *Bouvet*, le jour des Funérailles aux Dardanelles : tableau de Montenard.

L'empereur Charles d'Autriche sur le front italien : à l'observatoire fortifié évacué par les Italiens sur la cime du Campo.

A Monastir : une femme portefaix, coopérant au ravitaillement des troupes alliées.

L'avance des Anglais en Mésopotamie : les chariots de ravitaillement à roues spéciales traînés par des chameaux.

Le croiseur allemand *Gœben* devenu le *Sultan Sélim* qui s'est échoué à la pointe Nagara dans les Dardanelles où il est attaqué par les hydravions britanniques.

Le croiseur allemand *Breslau* (nom turc *Madilli*), le compagnon du *Gœben*, il a été coulé par les obus anglais à la bataille des Dardanelles du 20 janvier.

LA PREMIÈRE SÉANCE DE LA HAUTE-COUR



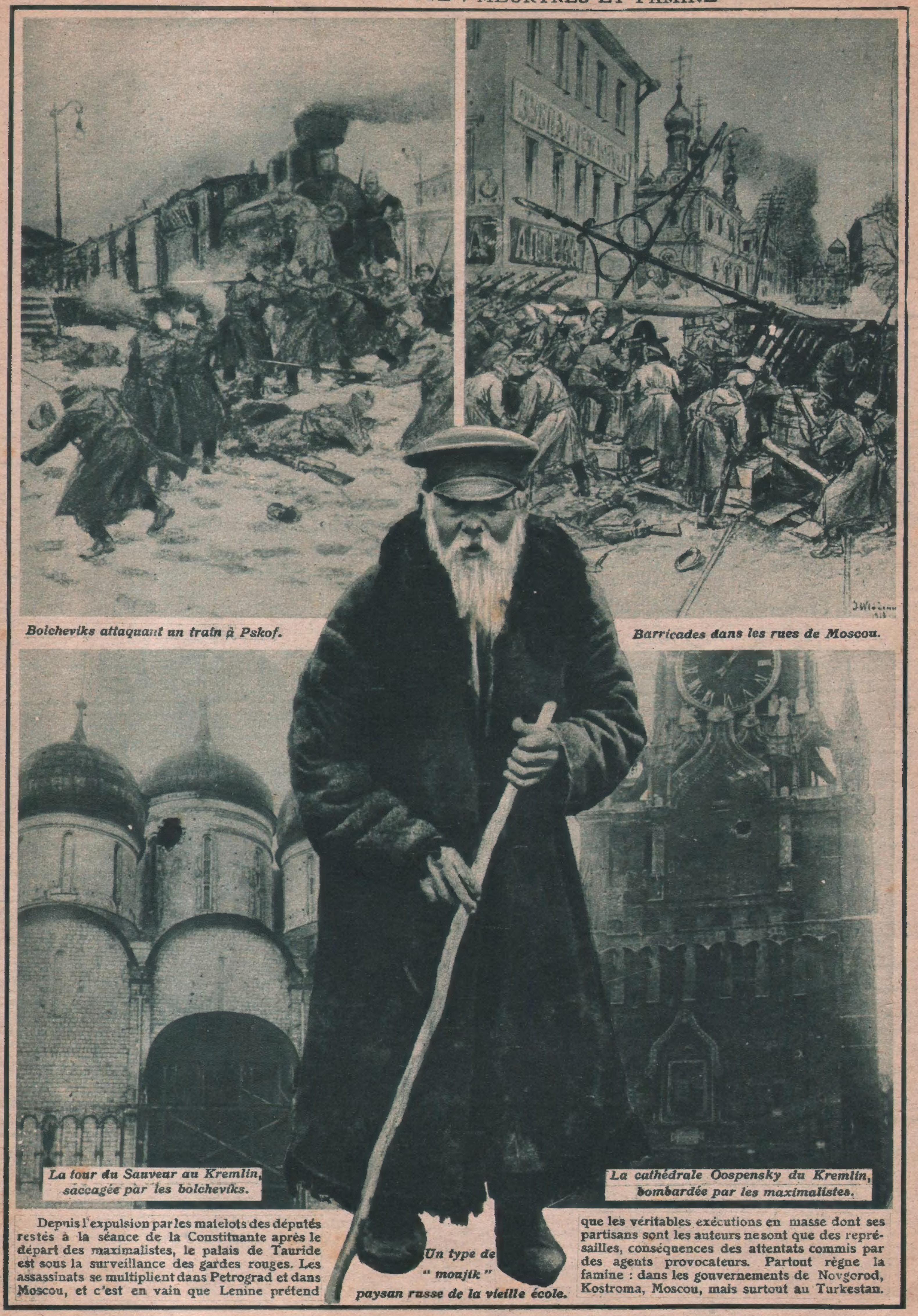
Le président du Sénat lisant le procès-verbal de la Séance de la Chambre du 28 novembre.

M. Antonin Dubost.

M. Mérillon, procureur général.

C'est le lundi 21 janvier que M. Malvy, ancien ministre de l'Intérieur a comparu pour la première fois devant le Sénat constitué en Cour de justice. Après l'ouverture de la séance qui a eu lieu avec le cérémonial habituel, M. Antonin Dubost, président du Sénat, a lu la résolution votée le 28 novembre par la Chambre des députés, ordonnant la mise en accusation de M. Malvy. Puis M. Antonin Dubost a remis le dossier à M. Mérillon procureur général qui a renvoyé à huitaine la lecture de ses réquisitions.

LE CHAOS MAXIMALISTE : MEURTRES ET FAMINE



Bolcheviks attaquant un train à Pskof.

Barricades dans les rues de Moscou.

La tour du Sauveur au Kremlin, saccagée par les bolcheviks.

La cathédrale Oospensky du Kremlin, bombardée par les maximalistes.

Un type de " moujik " paysan russe de la vieille école.

Depuis l'expulsion par les matelots des députés restés à la séance de la Constituante après le départ des maximalistes, le palais de Tauride est sous la surveillance des gardes rouges. Les assassinats se multiplient dans Petrograd et dans Moscou, et c'est en vain que Lenine prétend que les véritables exécutions en masse dont ses partisans sont les auteurs ne sont que des représailles, conséquences des attentats commis par des agents provocateurs. Partout règne la famine : dans les gouvernements de Novgorod, Kostroma, Moscou, mais surtout au Turkestan.

Impression Roto-Taille-Douce. — CRÉTÉ. Corbeil (S.-et-O.). Le Gérant : F. TINESSE.